

# RALENTISSEURS DU TRONÇON ADZOPE-ABIDJAN ET TRANSFERTS DES PATIENTS VERS LES HOPITAUX DE TROISIEME RECOURS D'ABIDJAN

**Kambé Yves KAMBE,**

*Chercheur à l'Institut d'EthnoSociologie, Université Félix Houphouët-Boigny,  
kambekves@yahoo.fr,*

**Kouakou M'BRA,**

*Enseignant-Chercheur à l'Institut d'EthnoSociologie, Université Félix Houphouët-Boigny,  
mbrakouakou@yahoo.fr.*

## Résumé

*Généralement causées par l'excès de vitesse, les accidents de la circulation amènent les autorités et les populations à construire des ralentisseurs sur les routes départementales et internationales pour les réduire. C'est le cas du tronçon Adzopé-Abidjan situé sur la route internationale A1 de l'Est de la Côte d'Ivoire. Mais, cet aménagement n'est pas sans incidence sur les diverses circulations des populations comme les évacuations des patients vers les hôpitaux de troisième recours d'Abidjan. Suivant une approche qualitative, cette étude analyse l'enjeu de ces ralentisseurs mais aussi leurs impacts sur la santé des patients transférés à Abidjan. Elle a eu recours à : la recherche documentaire, l'observation directe et l'entretien semi-directif. Lors des collectes de données théoriques et empiriques, ces techniques ont été exécutées respectivement avec une grille de lecture, une grille d'observation et un guide d'entretien. Le traitement des données s'est fait avec l'analyse de contenu thématique. Les résultats font ressortir que, pour les populations les dos d'âne représentent une panacée contre les excès de vitesse et les constantes tueries routières. En outre, les ralentisseurs du trafic routier influencent la qualité de vie des populations sur le tronçon Adzopé-Abidjan et accroissent les temps d'évacuation des patients. Enfin, les Dos d'âne constituent une solution à double tranchant : épargnant-tuant.*

**Mots-clés :** Accident, ralentisseur, dos d'âne, transfert, patient

## Abstract

*Generally caused by excessive speed, traffic accidents lead the authorities and populations to build speed bumps on departmental and international roads to reduce them. This is the case of the Adzopé-Abidjan section located on the A1 international road in eastern Côte d'Ivoire. However, this development is not without impact on the various movements of populations such as the evacuations of patients to third resort hospitals in Abidjan. Following a qualitative approach, this study analyzes the issue of these speed bumps but also their impacts on the health of patients transferred to Abidjan. She used: documentary research, direct observation and semi-structured interviews. During the collection of theoretical and empirical data, these techniques were carried out respectively with an reading grid, an observation grid and an interview guide. Data processing was done using thematic content analysis. The results show that, for the population, speed bumps represent a panacea against speeding and constant road killings. In addition, road traffic speed bumps influence the quality of life of populations on the Adzopé-Abidjan section and increase patient evacuation times. Finally, speed bumps constitute a double-edged solution: saving and killing.*

**Key words :** Accident, retarder, donkey back, transfer, patient

## Introduction

Selon les données de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS, 2022, p.1), « chaque année, environ 1,3 million de personnes perdent la vie dans un accident de la route. On recense en plus 20 à 50 millions de blessés, nombre d'entre eux gardant une invalidité irréversible à la suite de leurs blessures ».

Par ailleurs, pour P. Morency et S. Tessier (2017, p. 9) « la sécurité routière est un enjeu de santé publique important, tant en milieu urbain qu'en milieu rural ». D'où, « les accidents entraînent des pertes économiques pour les victimes, leurs familles et les pays. Ces pertes procèdent des coûts de traitements, des manques de productivité des cas de décès ou d'handicap et des proches qui arrêtent leur travail pour s'occuper des blessés » (OMS, op cit). En outre, cette même institution sanitaire internationale précise que « plus de 90 % des décès sur

les routes surviennent dans les pays à revenu faible ou intermédiaire » (OMS, op cit). Et, la Côte d'Ivoire n'est pas en marge de ce triste tableau des accidents de la circulation inhérents aux innombrables cas de blessés graves, d'handicapés à vie et de décès.

Partant de ces données, il est certain que « la route est un facteur de danger. Car, elle est une source potentielle de dommages, d'infirmités et de mort ! ». Parmi les causes des accidents, l'excès de vitesse, la conduite sous l'emprise de l'alcool ou d'autres substances psychoactives, la distraction au volant, les infrastructures routières défectueuses, les véhicules vétustes et l'insuffisance de l'application du code de la route ont été identifiés. Cependant, la première cause citée c'est-à-dire la vitesse en est de loin le principal responsable. En effet, dans son rapport de la session du mois d'Août 2022, le ministère des transports notait que « l'excès de vitesse est la cause principale avec 26 % contre 22 % pour imprudence du conducteur et 19 % pour défaut de maîtrise ».

Ces résultats corroborent les observations de l'OMS (op cit) à savoir « l'augmentation de la vitesse moyenne est indissociable aux accidents et aux gravités de leurs conséquences. Une augmentation de 1 km/heure de vitesse entraîne une hausse de 4 % de l'incidence des accidents mortels et 3% pour les blessés graves ». Pour y remédier, plusieurs solutions essentielles qui vont de la sécurité des routes et des accotements à la sécurité de la vitesse en passant par celle des véhicules et des usagers sont à prendre en compte pour amenuiser les risques d'accidents mortels et réduire le nombre des blessés graves. Ainsi, « en 2017, l'OMS a publié *Sauver des VIES, module technique sur la sécurité routière*, qui fait la synthèse des mesures fondées sur des bases factuelles et susceptibles de faire baisser sensiblement le nombre de morts et de blessés sur les routes » (OMS, op cit). Selon elle, « ce module est axé sur la sécurité des véhicules, l'application de la législation routière, les vitesses maîtrisées, les

infrastructures (conception et amélioration), l'encadrement de la sécurité routière et la survie après un accident » (OMS, op cit). Parmi la catégorie, la sécurité des routes et des accotements devant impacter sur la sécurité de la vitesse, des “ralentisseurs” socialement désignés dos-d'âne ou encore ralentisseurs trapézoïdaux vont être manifestes lors de l'apprentissage du Code de la route 2021 et des aménagements de la chaussée nécessitant une ou plusieurs surélévations. « Ces aménagements ont incontestablement entraîné un ralentissement des vitesses de circulation. Toutefois, une étude d'impact plus complète doit encore être réalisée » (Partenariat mondial pour la sécurité routière, 2008). Malgré cette réserve nécessitant une étude d'impact, ce type d'aménagement semble être la solution toute trouvée par les populations en premier et les autorités en Côte d'Ivoire en général sur l'axe A1 voire la route internationale de l'Est reliant la ville de Bouna à la grande métropole Abidjan. Quasiment toutes les localités (campements, villages, villes...) traversées par cette voie notamment le tronçon Adzopé-Abidjan en comptent au minimum deux (02).

Pourtant, « il est interdit d'installer les dos d'âne sur une route départementale (...) et même sur des routes où la circulation est supérieure à 3 000 voitures et 300 poids lourds par jour » (C. Ternois, 2018). De surcroît, l'État ivoirien dispose des instruments légaux pour réguler la limitation des vitesses. Il a installé des radars modernes pour faire observer objectivement les limitations de vitesse. Tous les contrevenants sont sanctionnés par les autorités compétentes. Ils sont par exemple tenus de payer en contre partie des amendes selon le type d'infraction commis. Il existe même des radars mobiles pour le suivi et contrôle le long des routes. Et, ils ont même le mandat d'imposer le paiement des cumuls de contraventions non payés sur place quand l'intéressé est pris en flagrant délit de violation de vitesse autorisée sur le tronçon où il est interpellé. Aussi à travers l'OSER, l'État fait de la sensibilisation pour tous les usagers de la route sur les inconvénients des excès de vitesse.

Malgré ces dispositions de l'État, les populations ont recours aux dos d'âne comme solution aux excès de vitesse sur les espaces de leurs localités traversées par les portions de chaussée du tronçon Adzopé-Abidjan. Or, cette solution qui semble participer à préserver des vies humaines dans leurs contrées respectives n'est pas sans incidence sur les évacuations ou transferts des patients de l'intérieur du pays vers les établissements sanitaires de troisième recours (Centres Hospitaliers Universitaires, Hôpitaux Spécialisés...) situés à Abidjan. Ainsi, cette étude a pour but d'analyser l'enjeu de ces ralentisseurs mais aussi leurs impacts sur la santé et la vie des patients transférés dans la capitale ivoirienne.

## **1. Méthodologie**

### ***1.1. Type de l'étude***

Cette étude s'inscrit dans une perspective qualitative.

### ***1.2. Champ géographique***

Cette étude, portant sur les dos d'âne installés sur la route internationale de l'Est appelée A1 reliant la région du Bounkani (Bouna) et Abidjan (la capitale économique de la Côte d'Ivoire), s'est intéressée aux différentes localités situées sur cet axe. Plus précisément, les villes et villages du tronçon Adzopé-Abidjan ont été choisis sur la base du nombre de dos d'âne construits. Ainsi, le tronçon qui relie Adzopé à Abidjan traverse trois villes (Azaguié, Agou, Adzopé) et sept villages (Yakassé-Mé, Abié, Ayalo, N'guessankoi, Diapé, Zodji et Miadzin). Et, hormis la seule ville d'Adzopé qui n'en dispose pas, les autres localités dont une portion de chaussée de ce tronçon traverse leur espace, le nombre de ralentisseurs varie de deux à douze. Cette différence de nombres d'obstacles entre les contrées est le plus souvent fonction de la taille de l'espace traversé par le tronçon Adzopé-Abidjan. Donc, plus la distance traversée est longue,

plus les populations augmentent le nombre de dos d'âne dans leur localité (cf. *tableau 1 ci-dessous*).

**Tableau 1** : *Tableau récapitulatif des ralentisseurs construits sur le tronçon Abidjan-Adzopé*

<b>Localités</b>	<b>Nombre de ralentisseurs construits</b>
Azaguié	3
Yakassé-Mé	12
Abié	9
Ayalo	2
N'guessankoi	2
Agou	2
Diapé	4
Miadzin	2
Adzopé	0

*Source : Notre enquête, 2023*

Au vu des ralentisseurs construits, les villages de Yakassé-Mé et d'Abié ont été sélectionnés pour y conduire l'enquête. En outre, la zone dont les autorités couvrent lesdits villages a été également sélectionnée. Il s'agit notamment d'Adzopé, chef-lieu de région de la Mé.

### ***1.3. Sélection des participants à l'étude***

La sélection d'un nombre restreint de participants à la présente étude s'est fondée sur le principe de la saturation. De fait, la saturation des données (G. De Abreu, 2023) sous-tend l'arrêt des enquêtes dès que les réponses fournies par les participants n'apportent plus de nouvelles informations qui peuvent contribuer à mieux comprendre et expliquer l'objet de la recherche.

Cette étude s'intéresse aux différents acteurs que sont les populations, les autorités sanitaires, les autorités administratives. Ainsi, les catégories d'acteurs ciblés par la recherche sont :

**Tableau 2 : Catégorie d'acteurs ciblés**

<b>Acteurs</b>	<b>Cibles</b>	<b>Contributions</b>
<b>Populations</b>	Chefferie et notabilité	Approbation de la construction des ralentisseurs
	Président de jeunesse	Instigation de la construction des ralentisseurs
	Présidente des femmes	Approbation de la construction des ralentisseurs
	Habitant	Appréciation de l'impact des ralentisseurs
<b>Autorités sanitaires</b>	DR Santé	Impact sur la santé des transférés
	DD Santé	Impact sur la santé des transférés
	Directeur du CHR	Impact sur la santé des transférés et les ambulances
	Ambulancier	Impact sur la santé des transférés et les ambulances
<b>Autorités administratives</b>	Préfet	Gestion des rapports Instigateurs des dos d'âne et des usagers
	Sous-préfet	Gestion des rapports Instigateurs des dos d'âne et des usagers
	Conseil régional	Gestion des rapports Instigateurs des dos d'âne et des usagers

*Source : Notre étude, 2023*

A cet effet, cinq personnes ont été sélectionnées dans chacune des localités pour participer aux entretiens semi-directifs. Il s'agit notamment d'un membre de la notabilité, une responsable d'association de femmes, un responsable de regroupement de la jeunesse et deux habitants n'ayant pas de responsabilité communautaire et/ou associative. Un ambulancier et le Directeur du CHR d'Adzopé ont également participé à la production de cette étude.

**Tableau 3 : Tableau récapitulatif de la répartition des enquêtés par catégorie d'acteurs**

Acteurs	Cibles	Effectif	Fréquence	Total
<b>Populations</b>	Chefferie et notabilité	1	2	2
	Président de jeunesse	1	2	2
	Présidente des femmes	1	2	2
	Habitants	2	2	4
<b>Autorités sanitaires</b>	Directeur Régional de la Santé	1	1	1
	Directeur du CHR	1	1	1
	Ambulancier	1	1	1
<b>Autorités administratives</b>	Préfet	1	1	1
	Conseil régional	1	1	1
<b>Total</b>				<b>15</b>

*Source : Notre étude, 2023*

#### **1.4. Techniques, outils et collecte des données**

Les techniques de recherches utilisées pour la réalisation de cette étude sont la recherche documentaire, l'observation directe et l'entretien semi-directif (L. Kohn et C. Wendy, 2014). Il est à noter que ces différentes techniques ont nécessité respectivement l'usage d'une grille de lecture, d'une grille d'observation et d'un guide d'entretien comme outils de collecte des données tant théoriques qu'empiriques. La grille de lecture a été mobilisée lors de l'exploitation de la documentation théorique notamment des documents officiels, des articles scientifiques... consultés en bibliothèques (Institut d'EthnoSociologie, archives institutionnelles) et en ligne à partir du moteur de recherche google et des portails de revues scientifiques (Cairn.info, Persée, Revues.org...). Concernant le volet empirique, la grille d'observation et le guide d'entretien ont été indispensables dans la collecte des données sur le terrain d'étude. La zone d'enquête est circonscrite par le tronçon de la



Voie Internationale A1 de l'Est de la Côte d'Ivoire qui relie la localité d'Adzopé à la ville d'Abidjan.

### ***1.5. Traitement des données***

Sur la base des investigations menées dans les localités traversées par le tronçon Adzopé-Abidjan, les informations recueillies ont été transcrites à partir du logiciel Word. Le corpus de texte obtenu a nécessité le recours à l'analyse de contenu thématique (P. Sabourin, 2009) pour son traitement. Ce procédé scientifique a permis d'aboutir aux résultats du présent travail de recherche ainsi qu'à leur discussion. De ces résultats, il ressort que les dos d'âne sont mobilisés par les populations comme une panacée contre les excès de vitesse et les constantes tueries routières. Il est également observé que les ralentisseurs du trafic routier influencent la qualité de vie des populations sur le tronçon Adzopé-Abidjan tout en y accroissant les temps d'évacuation des patients. Bref, les dos d'âne constituent une solution à double tranchant : épargnant-tuant.

## **2. Résultats**

### ***2.1. Dos d'âne « sauvages » comme une autoprotection des excès de vitesse et des constantes tueries routières chez les populations du tronçon Adzopé-Abidjan***

Jadis dégradée, la route internationale A1 de l'Est de la Côte d'Ivoire a été rénovée vers la fin des années 2000 avec le tronçon Abidjan-Adzopé puis le tronçon Adzopé-Bouna après la crise politico-militaire de 2011. Cette rénovation a non seulement accru le flux de véhicules mais aussi les excès de vitesse du fait de l'inexistence d'obstacles naturels sur la voie. Cette historique a été décrit par l'un des responsables de la jeunesse interviewé :

*« avant, sur cette route, il n'y avait presque pas de dos d'âne. Les dos d'âne ont commencé à se multiplier quand l'ancienne route s'est dégradée et qu'ils l'ont*

*refait après la crise post-électorale... »* (Propos du Président de la jeunesse de Yakassé-Mé).

Initialement, le projet de réhabilitation engagé par l'État ivoirien n'avait pour finalité de construire d'innombrables ralentisseurs de véhicules (motos de deux et trois roues, tracteurs, voitures de tous types...) mais de faciliter la libre circulation des populations et leurs biens. Cependant, les questions de sécurité des usagers inhérentes à l'intensification du trafic routier à travers la densité accrue de véhicules qui y sillonnent quotidiennement notamment sur le tronçon Adzopé-Abidjan, ont suscité leur construction en masse. En effet, selon les enquêtés, la rénovation de la route internationale A1 a fait émerger de multiples ralentisseurs. A titre d'exemple, le tableau ci-dessous fait le point du nombre important de ralentisseurs construits sur le tronçon Abidjan-Adzopé pour s'apercevoir de son ampleur (*cf. tableau 1*). Autrement dit, les constantes récurrences d'accidents de la circulation avec leurs corollaires de victimes sans fin semblent avoir poussé les populations à s'engager dans la prévention des potentiels risques. Cette réalité est ainsi relatée par ce cultivateur qui réside à Yakassé-Mé (Département d'Adzopé) :

*« pour éviter les accidents de la route... les habitants de certains villages comme chez nous ici à Yakassé-Mé ont fait sur la route des barrages avec des matériaux de fortunes (vieux pneus, troncs d'arbres, planches en bois ou chevrons, barres de fer, cordes...) en dents de scie comme ceux des militaires, policiers, douaniers, eaux et forêts... ».*

Dans le processus d'autoprotection, d'abord, des sollicitations des autorités (Préfets, Sous-Préfet, Ageroute, Élus locaux, ...), en vue de trouver des solutions aux conséquences souvent dramatiques de ces excès de vitesse, sont restées sans suite. Concomitamment à cette première approche, des barrages de fortunes ont été improvisés puis délaissés dû au fait que la surveillance permanente étant bénévole et sans rémunération pour les acteurs qui s'y engagent.

Comme dernier recours, les populations ont pris la résolution de la construction de dos d'âne imposant véritablement aux véhicules qui traversent leurs contrées (villes, villages, campements) l'ajustement de leur vitesse. Car, personne ne peut traverser ou outrepasser ces structures d'obstruction construites solidement sur la chaussée en toute vitesse sans risquer sa propre vie et celles des riverains du tronçon Adzopé-Abidjan. En d'autres termes, aucun chauffeur ne peut traverser à vive allure ces obstacles sans provoquer un incident majeur qui peut endommager sa voiture, entrer en collision avec une habitation, faire une sortie de route, renverser un passant/habitant de la localité... Donc, les populations semblent avoir atteint leurs objectifs qui consistent à réduire les vitesses des véhicules aux fins de leur épargner les risques d'accidents routiers. Autrement dit, offrir un système de protection, de bien-être et de sécurité communautaire à tous les groupes sociaux qui peuvent côtoyer à tout moment ce tronçon.

Cette démarche a été énoncée par les présidents de jeunesse des villages de Yakassé-Mé et Abié :

*« nous avons recouru à toutes les démarches, voir les élus, les autorités administratives, mais pas de solutions ».*

Cette non réponse des autorités compétentes a motivé sur la base de fait factuel d'accident le plus souvent dramatique le recours à l'obstacle qu'est le ralentisseur. Ce fait est partagé par le président de la jeunesse du village de Yakassé-Mé :

*« la goutte d'eau qui a fait déborder le vase est un accident qui a ôté la vie d'une dame et de son petit-fils. Ces derniers attendaient un véhicule en bordure de la route. Ils ont été tués par un véhicule qui roulait à vive allure. Sur le champ, nous n'avons plus attendu qui que ce soit. Nous avons procédé à la construction de 12 dos d'âne de l'entrée à la sortie du village ».*



Photo 1 : Un ralentisseur  
entrée sud du village de  
Yakassé-Mé

Source : Notre enquête, 2023



Photo 2 : Un ralentisseur  
sortie nord du village de  
Yakassé-Mé

Source : Notre enquête, 2023

## ***2.2. Influence des ralentisseurs du trafic routier sur la qualité de vie des populations sur le tronçon Adzopé-Abidjan***

L'objectif de l'État de Côte d'Ivoire en créant les routes, notamment bitumées, est d'améliorer objectivement les conditions de vie quotidiennes (faciliter l'évacuation des biens, marchandises, services vers des lieux d'échanges adéquats mais aussi adaptés pour leurs distributions tout en accroissant les bénéfices) des populations. En d'autres termes, ces infrastructures routières sont réalisées pour les divers profits des citoyens du pays et doivent surtout participer qualitativement à l'amélioration de leurs conditions de vie sociales, économiques...

Cependant, les obstacles des voies routières post-bitumage mettent en mal la réalisation de cet objectif étatique et même collectif en faveur du bien-être pour les populations vivant sur le tronçon Adzopé-Abidjan mais aussi pour l'ensemble des habitants de la Côte d'Ivoire. Car, cette voie internationale A1 traversant l'Est du territoire ivoirien participe également au développement socio-économique du pays tout entier quand le trafic routier est régulier et ouvert à la circulation de tous. Ce, à travers les productions des ressources (agricoles, biens,

matérielles...) en provenance de cette région et leurs transferts dans les autres localités du pays en vue de leurs distributions et/ou commercialisations.

En outre, les présences des dos d'âne ne facilitent pas les déplacements des personnes vers les autres localités proches ou éloignées du pays à travers les véhicules servant de moyens de transport (personnel, en commun) pour les populations saines. De fait, ces populations bien qu'étant en partie d'accord pour la construction de ces structures obstruant la circulation, elles ont tendance à vouloir se plaindre quand elles-mêmes se retrouvent sur le tronçon Adzopé-Abidjan au cours de leurs voyages. Car, ces ralentisseurs provoquent des nombreuses secousses et divers désagréments au cours desdits voyages. Elles se plaignent des douleurs corporelles post-voyages. Elles dénoncent les retards voire les longues durées que ces obstacles routiers leur imposent lors des voyages en vue d'effectuer un commerce, une activité professionnelle, une gestion inopinée de situation d'urgence dans une autre localité... de peur d'avoir un accident de circulation durant le trajet. Et, il est difficile pour ces personnes d'emprunter ce parcours en aller et retour surtout le même jour. Cette réalité est dépeinte par une commerçante, membre des responsables des femmes d'Abié à travers cette illustration :

*« les passagers des cars, gbaka et les gens qui passent avec leur voiture personnelle sur cette route se plaignent tous des dos d'âne... ils disent que les dos d'âne rendent leurs voyages difficiles... et, augment la fatigue physique chez eux. »*

### ***2.3. Ralentisseurs du trafic routier comme facteur d'accroissement des temps d'évacuation des patients sur le tronçon Adzopé-Abidjan***

La réalité socio-sécuritaire résultant de l'installation des dos d'ânes dont les différentes populations situées sur le tronçon Adzopé-Abidjan ont recours pour prémunir leur bien-être face aux risques d'accidents de la circulation présente des

insuffisances. Car, en plus des obstructions routières orchestrés par certains chauffeurs de véhicules personnels, gros poids, cars, minicars... par manque de courtoisie face aux ambulances dans leurs différentes courses contre la montre pour espérer sauver des vies humaines, le ralentissement de la circulation imposé volontairement par ces populations riveraines ne fait pas d'exception au regard des divers passages quotidiens des voitures. Sur cette base, ces obstacles rendent difficiles les déplacements d'urgence des ambulances qui restent indispensables pour les évacuations inopinées des malades, des parturientes, des accidentés de la route, des blessés graves au cours de diverses activités sociales (champêtres, mécaniques, maçonneries, domestiques...).

Face aux imprévisibilités que peuvent engendrer ces structures d'obstruction implantées sur la voirie, les nécessités d'évacuation des personnes en situation critique semblent ne plus être aisément garanti dans le temps escompté en vue du rétablissement de leur santé voire sauver leur vie. Cela constitue une forme de frein face à la reconstruction de leur bien-être.

Ces dos d'âne représentent donc des facteurs de risque d'aggravation des situations déjà critiques des évacués sanitaires vers d'autres centres de santé plus pointus et spécialisés afin de leur assurer des prises en charge plus efficaces.

Pour les ambulanciers (professionnels des centres de santé comme du groupement des sapeurs-pompiers militaires) qui connaissent et maîtrisent la route et savent exactement où sont positionnés les points d'obstacle, ils commencent à ralentir de loin sur plusieurs mètres. Donc, ils commencent à perdre en vitesse et en temps lorsqu'ils perçoivent les premiers signes annonçant la présence d'un dos d'âne sur la route. Il faut ainsi observer le nombre de fois, ils font cette pratique de freinage inopinée imposée par les ralentisseurs construits anarchiquement à divers endroits de la chaussée et le plus souvent à des distances rapprochées dans les villages et les villes traversés par le tronçon de Adzopé-Abidjan. Cela fait perdre

assez de temps lors des évacuations à destination des centres de santé de troisième recours dont la quasi-totalité en Côte d'Ivoire est basée à Abidjan.

*« Avant, on pouvait faire 35-40 min d'Adzopé à Abidjan (Abobo N'dotrè). Mais, avec les dos d'âne on peut faire 1 heure pour cette distance. Ces minutes supplémentaires sont très importantes pour la vie du patient que nous transportons »* (Propos d'un ambulancier du CHR d'Adzopé).

Et, le cas du malade peut dans ces circonstances s'aggraver au cours de ce type de déplacement voire engager le pronostic vital avec ces nombreuses embûches sur le passage du véhicule médicalisé comme souligné dans le verbatim ci-dessus.

Pourtant, selon sa conception, l'ambulance bénéficie des dispositions pratiques (priorité sur les routes, vitesse tolérée, gyrophare activé...) pour transférer rapidement et en toute liberté les cas d'urgences médicales vers les centres de santé d'accueil spécialisés. Il s'agit notamment de ceux qui disposent des plateaux techniques capables d'apporter des soins et médicaments appropriés aux fins d'accroître les possibilités de guérison des patients référés. L'ambulance semble, en effet, autoriser à rouler à une vitesse nettement supérieure à la normale requise pour les autres types de véhicules en circulation sur le même tronçon. L'ambulance a donc besoin d'une voie bien dégagée, sans embûche, pour rouler convenablement et espérer arriver dans de bonnes conditions et surtout à temps avec le malade à la destination assignée à son déplacement express.

Par ailleurs, ces ralentisseurs du trafic routier impactent la durée de vie des ambulances comme en témoigne le Directeur du CHR d'Adzopé :

*« avec ces dos d'âne, les entretiens et les pannes des véhicules sont réguliers et fréquents. Tout ça réduit la durée de vie des véhicules comme les ambulances ».*

#### ***2.4. Dos d'âne comme une solution à double tranchant : épargnant-tuant***

Les nombreux ralentisseurs dressés sur le tronçon Adzopé-Abidjan participent selon instigateurs à préserver leurs populations des risques d'accidents de la circulation dans leurs localités respectives. Pour ces personnes, les ralentissements engendrés par les multiplications de ces obstacles parfois non autorisés par l'État constituent une des solutions palliatives pour les limitations des grandes vitesses dépassant très souvent celles autorisées par les codes de la route sur ce type de voies. En fait, elles ont recours à ces nombreux dos d'âne afin d'épargner les vies des membres de leurs communautés d'appartenance.

Tous les enquêtés des différents villages sont unanimes sur l'atteinte de l'objectif de protection et de sécurisation des populations induit par les ralentisseurs comme le traduit si bien ce verbatim :

*« depuis leur construction, les dos d'âne ont permis de réduire la vitesse des chauffards qui traversent notre village, d'avoir zéro accident impliquant un des nôtres sur le tronçon villageois. Ce qui n'est pas le cas, quand on sort de l'espace villageois où le nombre d'accidents est encore élevé. Nous pouvons donc dire sans remords que les dos d'âne nous protègent »* (Propos du Président de la jeunesse de Yakassé-Mé).

Toutefois, ces résultantes ont été mises en cause, quand cette solution elle-même a constitué la source de nombreux désagréments sur ce tronçon. Car, les populations observent quelques accidents de la circulation pour les véhicules qui ne connaissent pas et maîtrisent pas véritablement le tronçon Adzopé-Abidjan. Le récit de cet habitant de la localité d'Abié en expose la teneur comme suit :

*« c'est le cas du décès d'un sous-préfet qui venait du nord du pays pour la ville d'Abidjan qui a fait que les gens ont commencé à diminuer les dos d'âne sur cette route ».*



Ce constat de l'existence des accidents sur les routes de Côte d'Ivoire et des conséquences sur l'économie, l'Etat a décidé de la réduction de ces ralentisseurs. Ainsi, des rencontres entre les autorités administratives que sont les Préfet, Sous-Préfets, Conseil Régional et les populations ont abouti à une clause de réduction et non d'annulation des ralentisseurs. En effet, selon les enquêtés, c'est à la suite de ce nième accident (susmentionné dans le verbatim) qu'une certaine prise de conscience de la dangerosité des ralentisseurs sur la chaussée à pousser les populations à accepter de réduire leurs nombres dans chaque contrée située sur ce tronçon.

Les points d'entrée, de sortie et les carrefours bénéficient encore de la présence des dos d'âne comme le confirme le tableau ci-dessous.

*Tableau 5 : Tableau récapitulatif de la réduction des ralentisseurs sur le tronçon Abidjan-Adzopé*

<b>Localité</b>	<b>Nombre de ralentisseurs construits</b>	<b>Nombre de ralentisseurs retirés</b>
Azaguié	3	1
Yakassé-Mé	12	5
Abié	9	6
Ayalo	2	0
N'guessankoi	2	0
Agou	2	0
Diapé	4	0
Miadzin	2	0
Adzopé	0	0

Source : Notre enquête, 2023

Par ailleurs, les ralentisseurs ne font pas de tri entre les voitures qui circulent sur cette route. Ainsi, autant ces dos d'âne peuvent endommager les véhicules des particuliers, autant ils peuvent abimer durablement les ambulances chargées de faire transférer les patients d'une localité à l'autre. Donc, ces ralentisseurs peuvent être, sur le long terme, la source de nombreuses pannes

techniques pour les ambulances. Et si les établissements sanitaires ne disposent pas des pièces de rechange pour procéder dans un délai raisonnable aux réparations des pannes et surtout avant l'irruption d'un cas d'urgence en leur sein imposant un transfèrement alors cela peut avoir des conséquences dramatiques pour la santé de la victime. Car, cette réalité peut contribuer à un décès précipité de cette dernière.

Sur le plan physique, la santé des ambulanciers eux-mêmes peut être mise en cause (courbatures, douleurs musculaires, fatigue...) sous le poids des nombreux voyages entravés par les incontournables dos d'âne dressés sur la route et qu'ils doivent surmonter régulièrement depuis leur point de départ jusqu'à destination. De plus, ils doivent parfois effectuer ce même trajet en allé et retour le jour du transfert. Or, si dans cette circonstance l'établissement sanitaire ne dispose pas de chauffeur d'ambulance en second, cela se trouve être véritablement difficile de procéder aisément au transfèrement d'un autre souffrant en attente.

En outre, si sous le poids de la fatigue corporelle, les ambulanciers ne parviennent pas à bien apprécier la présence des dos d'âne, ils peuvent subitement se faire surprendre par leur présence à travers un freinage brusque capable d'occasionner une sortie de route accentuant la situation déjà critique du souffrant et même accroître inopinément le nombre de victimes. Ces dernières peuvent être les ambulanciers eux-mêmes, les accompagnants des malades, les riverains des localités où ont lieu ces accidents. Donc, d'un malade à transférer, l'on peut se retrouver avec plusieurs victimes à prendre en charge, avec une ambulance endommagée.

### 3. Discussion

#### *3.1. Apport des dos d'âne à la sécurité routière sur le tronçon Adzopé-Abidjan*

D'innombrables dos d'âne ont simultanément émergé avec le projet de réhabilitation de la vétuste route internationale de l'Est de la Côte d'Ivoire reliant la localité de Bouna à celle d'Abidjan. Ainsi, sur le tronçon Adzopé-Abidjan, les responsables des villes et villages avec ou sans l'accord des autorités routières installent à leurs guises ces dos d'âne pour assurer la sécurité physique de leurs populations respectives. Car, H. E. Allalga (2015 p. 2) explique que « la sécurité routière est un objectif de base des collectivités et représente une attente forte de nombreux usagers vulnérables tels que piétons, cyclistes, deux roues motorisées... C'est un enjeu important pour la qualité de vie ». Au regard de leurs perceptions sociales, ces obstacles intentionnellement construits sur la chaussée participent à réduire les vitesses des véhicules qui y circulent de jour comme de nuit. Selon les instigateurs, ils s'adonnent à la construction de ces ralentisseurs pour amenuiser les risques d'accidents de la circulation routière dans leurs différentes contrées. En outre, ces structures d'obstruction construites sur la chaussée du tronçon Adzopé-Abidjan concourent à la protection de leurs propres populations vulnérables ou pas. Il s'agit précisément des hommes, des femmes, des personnes âgées, des enfants, des handicapés de toutes sortes... qui restent chaque jour exposées aux imprévisibles incidents routiers du fait contraintes imposées par les nécessités de réalisations de leurs tâches routinières afin de garantir leur survie, justifier leur statut et positionnement social (responsables de ménages), aller à l'école (pour les enfants et/ou les plus jeunes), etc. Puisque, selon R. L. Candido (2016, p. 8) « contrairement aux occupants des voitures, dans la sécurité routière, les "Vulnerable Road Users" que sont les piétons, les cyclistes et les motocyclistes ne bénéficient pas des

systèmes de protection offerts par les véhicules (ceinture de sécurité, sacs gonflables...) ».

Des observations sur le tronçon Adzopé-Abidjan, les ralentisseurs ont été mis en place pour répondre à la problématique des excès de vitesse dont certains conducteurs de véhicules ont constamment recours sans tenir compte des imprévisibilités inhérentes à la circulation dans les localités situées en bordure de route. Car, ces chauffeurs ont tendance à oublier les vies humaines qu'ils peuvent à tout moment mettre en danger à travers leur manque de modération dans l'usage de la vitesse en zone habitée sur leur trajectoire. Les dos d'âne sont donc érigés pour protéger les populations qui traversent constamment la chaussée aux fins de réaliser leurs activités sociales, professionnelles, personnelles, communautaires... Les populations disent avoir construit ces obstacles sur la chaussée pour réguler d'une certaine manière la limitation des vitesses dans leurs zones d'habitation (en milieu rural comme urbain).

Selon ces populations les ralentisseurs physiques à travers le sur-élévation du bitume par endroits de la chaussée participent à accentuer le contrôle de la régulation des déplacements des voitures à des vitesses acceptables dans leurs zones d'habitation et surtout y instaurer durablement la pérennisation de la sécurité routière. Pour S. E. Boutebal (2020, p. 123),

« aujourd'hui, les gens reconnaissent que la plupart des accidents de la route ne sont pas une fatalité et qu'ils peuvent être évités, par l'investissement dans une stratégie globale basée non seulement sur le facteur humain mais aussi sur le véhicule et l'environnement routier, et ce pour les adopter à des mécanismes plus sécuritaires dans le cadre de l'interaction routière durant la vie quotidienne ».

D'où, au regard des capacités des dos d'âne à pouvoir imposer de façon autonome (sans nécessité d'une présence humaine) le ralentissement des véhicules, leurs constructions sur la chaussée ont quasiment fait école. Comme le souligne le Partenariat

mondial pour la sécurité routière (2008, p. 85), « les dos-d'âne ralentisseurs sont un dispositif efficace de modération de la vitesse lorsqu'ils sont placés en travers de la chaussée ». Ainsi, les populations de chaque hameau (petit et/ou grand) appartenant au tronçon Adzopé-Abidjan en ont recours comme des outils de protection dans leur quête de bien-être socio-sécuritaire. De fait, chaque ville et village en a érigé autant qu'il en juge utile et nécessaire pour assurer la sécurité et la protection de ses ressortissants/habitants. Donc, le nombre d'obstacles diffère d'une localité à l'autre surtout en fonction de la superficie mais aussi de la distance traversée par la chaussée. En d'autres termes, plus la zone d'habitation traversée par le tronçon est grande et importante, plus le nombre de ralentisseurs de vitesse est élevé pour réduire au maximum les victimes des incidents routiers.

### ***3.2. Accroissement des risques d'altération de la santé chez les patients lors des évacuations d'urgence sur le tronçon Adzopé-Abidjan***

Les ambulances sont équipées de dispositifs de protection aussi bien pour le véhicule que pour le malade : les amortisseurs et les suspensions du véhicule sont renforcées et adaptées à la vitesse sur la route, des sangles pour sceller le malade et éviter que les secousses en cours de déplacement aggravent davantage le mal du souffrant... Toutefois, la présence des ralentisseurs entraîne souvent des effets pervers tant sur les systèmes de freinage et d'amortisseur de chocs des ambulances que sur la restauration du bien-être des malades en cours de transfèrement vers des établissements sanitaires plus outillés. Ce, pour leur assurer une prise en charge appropriée aux fins de répondre favorablement à leurs besoins thérapeutiques. Et surtout, pour leur garantir une amélioration effective de leur état santé. Car, ils sont parfois évacués dans des situations de dégradation avancées (maladies et accidents graves) nécessitant cette forme de déplacement express.

Or, les dos d'ânes sur le tronçon Adzopé-Abidjan peuvent entraîner diverses imprévisibilités (techniques, physiques, matérielles...) participant à abimer les freins, les pneus, etc. et constituer des sources d'accidents pour les ambulances transférant les malades. P. Morency et S. Tessier (2017, p. 16), font savoir, en effet, qu'un « accident de la route implique une série de facteurs liés aux comportements des individus (conduite, inattention, fatigue, consommation d'alcool, etc.), aux véhicules (vitesse, masse, équipement, etc.) et à l'environnement (aménagement, infrastructures routières, etc.) ». Ces ralentisseurs constituent des sources de risques qui peuvent mettre la vie des conducteurs d'ambulances en danger face aux accidents de la circulation, vue la grande vitesse dont ils ont le plus souvent recours pour arriver expressément dans les centres de prises en charge des cas de malades d'extrêmes urgences.

De plus sur les routes, le manque de courtoisie (pourtant enseigner dans plusieurs auto-écoles de la place lors des dispensations des cours des codes de la route pour l'obtention du permis de conduire) de certains chauffeurs ralentis déjà objectivement les ambulances sur le tronçon Adzopé-Abidjan dans leurs quêtes de sauver des vies humaines. Ces chauffeurs, par ignorance ou pas, parfois leurs attitudes face aux ambulances sur les routes laissent entrevoir des personnes qui refusent de céder le passage à ces véhicules affrétés pour des urgences sanitaires. Pourtant M. Boua (2021, p. 19) montre que :

« la route est le lieu de circulation et de déplacement par excellence des individus et du trafic. Les usagers s'y retrouvent avec différents statuts, conducteurs ou piétons, tout en étant soumis à des règles communes avec des droits et devoirs qui organisent leurs démarches afin que le motif de leur déplacement soit atteint (travail, école, emplettes, visites (famille, amis, musées, médecins) etc. »

Ce, malgré l'activation du gyrophare par les ambulanciers pour annoncer le transfèrement d'un malade en urgence vers un autre centre de santé plus pointu. Ainsi, en plus des retards occasionnés par les véhicules particuliers (personnel, gros poids, car, mini car...) dont les ambulanciers doivent trouver des mécanismes de contournements sans incident (sortie de route, collision...), ils doivent désormais chercher à redoubler leurs efforts sur la route. Autrement dit, ils doivent garder en mémoire des repères structurels qui annoncent exactement la présence des dos d'âne à des endroits bien déterminés sur le tronçon Adzopé-Abidjan et quasiment pour toujours ou encore tout le reste du temps qu'ils seront en service professionnel sur cette voie. Car, une omission de leur part peut les conduire à une catastrophe à travers un accident de la circulation par exemple, une sortie de route pour se retrouver dans un ravin avec les occupants de l'ambulance (malade, accompagnants, chauffeurs...).

Selon H. E. Allalga (2015, p. 2), « lorsqu'ils sont placés dans des zones à 30 km/h (souvent des ruelles ou des villages), les ralentisseurs sont très efficaces pour la sécurité routière car ils évitent les excès et les accidents. Mais certaines communes en usent et en abusent, souvent à la demande des riverains, ce qui cause certains désagréments pour les automobilistes voire un danger pour motards et cyclistes ».

Donc, ces dos d'âne accentuent les difficultés des chauffeurs d'ambulance sur le tronçon Adzopé-Abidjan. Malgré le dispositif de sécurité dont bénéficie l'ambulance dans sa conception, ces ralentisseurs peuvent contribuer à altérer davantage l'état de santé du souffrant qui est évacué urgemment vers un établissement sanitaire de troisième recours à Abidjan. Pourtant, comme stipuler par le Ministère des travaux publics, de l'habitat et de l'urbanisme de la Guinée-Bissau (2021, p. 58) « l'amélioration du réseau routier et le désenclavement des contrées a pour but de faciliter les évacuations sanitaires, le développement des activités socio-économiques, la réduction du

niveau de pauvreté, l'amélioration du cadre et des conditions de vie des populations locales... ». Cet objectif est également associé au projet de réhabilitation de la vétuste route internationale de l'Est de la Côte d'Ivoire dont le bitumage participe à faciliter la circulation des biens/services et personnes. Et, les ambulances ne sont pas en marge dudit objectif.

Par ailleurs, dans certaines localités de l'intérieur du pays, il n'existe pratiquement pas d'ambulance pour les évacuations sanitaires d'urgence. Et, quand cette ambulance doit exister, elle est destinée à plusieurs sous-localités (campements, villages, communes rurales...). Donc, le chauffeur de ce véhicule de transfert de malades en urgence médicale doit s'assurer d'être à tout moment disponible pour un déplacement rapide vers un centre de santé de troisième recours. Ainsi, face aux difficultés pour circuler à vitesse normale et d'arriver en temps réel à destination, il est parfois difficile pour l'ambulance de revenir à sa base dans un délai raisonnable et se tenir à nouveau prêle pour un autre potentiel transfert d'urgence. Toutes ces insuffisances associées aux diverses conditions socio-sécuritaires observées sur la route lors des évacuations d'urgence peuvent participer à accroître l'altération de l'état de santé des malades.

## **Conclusion**

Au regard des résultats de cette étude, la construction des divers ralentisseurs du trafic routier sur l'axe A1 qui s'est inscrit dans un processus de protection voire d'autoprotection ont pour objectif premier de réduire les risques d'accident de la circulation sur le tronçon Adzopé-Abidjan. Donc, dans une certaine mesure, ils participent à la sécurisation du trafic routier mais aussi à la préservation du bien-être des populations qui côtoient quotidiennement cette voie. Cependant, en établissant un rapport avec le transfert des patients, nous aboutissons au fait non seulement d'une aggravation de l'état de santé du patient, voire la mise en jeu du pronostic vital mais aussi de la durée de



vie des ambulances. Ainsi, les dos d'âne se présente comme une solution à double tranchant à savoir un épargnant-tuant.

## Références bibliographiques

### Bibliographie

Allalga H. E. (2015). *L'effet d'un ralentisseur sur la suspension des véhicules*. Mémoire de Master. Sous la direction de Mansouri M. Faculté des sciences de l'ingénierat. Département de génie mécanique. Université Badji Mokhtar Annaba. Algérie. 80 p.

Boua M. (2021). *Comportements des usagers de la route au Maroc : rôle des croyances, de la perception des risques et de l'explication naïve des accidents*. Thèse de psychologie du travail et ergonomie. Sous la codirection de Kouabenan D. R. et Belhathese A. Cotutelle Université Grenoble Alpes et Université Mohammed V de Rabat. 360 p.

Boutebel S. E. (2020). La sécurité routière en Algérie : quel impact des véhicules? Actes du colloque International L'éducation et la prévention routière. "Conducteurs et piétons : quelle prévention pour réduire les accidents de la circulation ?". 14 et 15 décembre 2019. Tunisie. *Revue parcours cognitifs des sciences sociales et humaines. Revue scientifique internationale*, Volume 03, Numéro 09, (Numéro spécial 2020), pp.123-130, ISSN 1737-9261. Département des sciences sociales. Université Khemis Miliana Algérie.

Candido R. L. (2016). *Évolution du nombre de piétons et d'occupants de véhicules blessés aux intersections à la suite de l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation à Montréal*. Mémoire. Sous la codirection de Morency P. et Kestens Y. Département de médecine sociale et préventive. École de santé publique. Université de Montréal. 104 p.

Kohn L. et Christiaens W. (2014). Les méthodes de recherches qualitatives dans la recherche en soins de santé :

apports et croyances. *Reflets et perspectives de la vie économique*. Éditions De Boeck Supérieur, 2014/4 (Tome LIII), Pages 67 à 82. ISSN 0034-2971. ISBN 9782807301276. DOI10.3917/rpve.534.0067. <https://www.cairn.info/revue-reflets-et-perspectives-de-la-vie-economique-2014-4-page-67.htm>

Ministère des travaux publics, de l'habitat et de l'urbanisme. (2021). *Actualisation des études et dossier d'appel d'offres du projet d'aménagement de la route Farim – Dungal – Frontière du Sénégal*. Étude d'impact environnemental et social. Guinée-Bissau. Version définitive. 318 p.

Morency P. et Tessier S. (2017). *Vers l'amélioration de la sécurité routière pour tous*. Mémoire de la Direction régionale de santé publique de Montréal dans le cadre de la consultation publique. La sécurité routière : ça nous concerne tous. Sous la direction de Massé R. Québec. 39 p. ISBN : 978-2-550-77801-1 (PDF). [www.dsp.santemontreal.qc.ca](http://www.dsp.santemontreal.qc.ca)

OMS. (2017). *Sauver des vies : module technique sur la sécurité routière*. Genève. 60 p. ISBN 9789242511703. <https://iris.who.int/handle/10665/255214>

Partenariat mondial pour la sécurité routière. (2008). *Gestion de la vitesse : Manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des praticiens*. Genève. 220 p. ISBN 978-2-940395-10-1

Sabourin P. (2009). L'analyse de contenu. *Recherche sociale : De la problématique à la collecte des données*. Sous la direction de Gauthier B. Chapitre 16. pp. 415 à 444. 5<sup>ième</sup> Édition. Presses de l'Université du Québec. Canada. ISBN 978-2-7605-1600-7

## Webographie

De Abreu G. (2023). *Qu'est-ce que la saturation des données ? Comprendre son utilisation dans la recherche qualitative*.

[Consulté le 07/10/2023].  
<https://mindthegraph.com/blog/fr/what-is-data-saturation/>

Ministère des transports. (2022). *Rapport Sécurité routière : 67 % des accidents sont à Abidjan*, Abidjan, Côte d'Ivoire.

[Consulté le 20/09/2023].  
<https://www.transports.gouv.ci/actualites/securite-routiere-67-des-accidents-sont-abidjan>.

OMS. (2022). *Principaux repères sur les accidents de la route*. [Consulté le 28/09/2023]. <https://www.who.int/fr/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

OMS. (2022). *Communiqué de presse : Une nouvelle Déclaration politique historique fixe comme objectif de diviser par deux, d'ici à 2030, le nombre de morts et de blessés sur la route*. Genève. [Consulté le 13/10/2023].

<https://www.who.int/fr/news/item/30-06-2022-new-political-declaration-to-halve-road-traffic-deaths-and-injuries-by-2030-is-a-milestone-achievement#:~:text=Au%20niveau%20mondial%2C%20les%20accidents,%20à%20revenu%20faible%20ou%20intermédiaire>

Ternois C. (2018). *Ralentisseurs de vitesse : normes et réglementations*. Virages. France. [Consulté le 11/10/2023].  
<https://www.virages.com/Blog/Reglementation-Ralentisseurs>